

УДК 656.08: 656.11

Д. В. Демидов, Е. А. Лазарев, Е. А. Полушин  
(D. V. Demidov, E. A. Lazarev, E. A. Polushin)  
УГЛТУ, Екатеринбург  
(USFEU, Yekaterinburg)

**О КЛАССИФИКАЦИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ  
ПРОИСШЕСТВИЙ С УЧАСТИЕМ СРЕДСТВ  
ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ**  
(ABOUT THE CLASSIFICATION OF ROAD ACCIDENTS  
INVOLVING PERSONAL MOBILITY VEHICLES)

*В статье предложена классификация дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности для идентификации таких происшествий, как на проезжей части, так и на тротуарах, что совершенствует систему учета и анализа дорожно-транспортных происшествий.*

*The article offers a classification of road accidents with the participation of means of individual mobility to identify such incidents, both on the roadway and on the sidewalks to improve the system of registration and analysis of road accidents.*

Использование личного механического транспортного средства и средств общественного транспорта не обеспечивает требуемой скорости передвижения в городах, особенно в «часы пик». Кроме того, планировочная схема городов не всегда имеет рациональную сеть общественного транспорта, что приводит к необходимости пересадок.

Техническое и эксплуатационное состояние тротуаров и проезжей части городов, а также стремление пешеходов к сокращению физических затрат и времени на передвижение, позволяет использовать ими различные средства индивидуальной мобильности (далее – СИМ).

Конкуренция производителей СИМ приводит к снижению цены и доступности их для населения.

В настоящее время в Российской Федерации имеется законопроект от 29 июня 2020 г. «О внесении изменений в Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090», в котором предложено следующее определение.

«Средство индивидуальной мобильности – устройство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека (роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства), за исключением велосипедов и инвалидных колясок».

Популярными устройствами увеличения скорости пешехода являются устройства, работающие на электродвигателе с питанием от аккумулятора:

- *гирскутер* – электрическое транспортное средство, выполненное в форме поперечной планки с двумя колёсами по бокам; для обеспечения самобалансировки и поддержания горизонтального положения площадки для ног устройство оборудовано гироскопическими датчиками;

- *моноколесо* – электрический самобалансирующийся уницикл (мооцикл) с одним колесом и расположенными по обе стороны от колеса подножками; в конструкции используются датчики, гироскопы и акселерометры, обеспечивающие автоматическое движение вперед и назад, а также балансировку; повороты влево и вправо осуществляются наклоном тела человека;

- *сигвей* – электрическое самобалансирующееся транспортное средство с двумя колёсами, расположенными по обе стороны от водителя, и рулем;

- *электрический самокат* – электрическое транспортное средство с двумя или тремя колёсами, площадкой пилота и рулём, предполагающее три режима передвижения: мускульный (путём многократного отталкивания ногой от земли) аналогично самокату, на электротяге, а также в смешанном режиме; может иметь сиденье.

Необходимо отметить, что указанные устройства не предусмотрены терминологией «Конвенции о дорожном движении» (заключена в г. Вене 08 ноября 1968 г.), поэтому целесообразно проведение работ по ее актуализации в соответствии с уровнем развития науки и техники, обеспечивающих развитие как транспортных средств, так и технических средств и устройств увеличения скорости пешехода.

Дорожное движение в крупнейшем городе представляет собой движение значительного количества участников дорожного движения:

- пешеходов;
- участников дорожного движения с СИМ;
- водителей немеханических транспортных средств;
- водителей механических транспортных средств как рельсовых, так и безрельсовых.

Происшествия могут происходить на различных элементах дороги и улицы: как на проезжей части, так и на тротуаре. Поэтому возникает необходимость выделения схем различных контактов между участниками дорожного движения и разработки на этой основе классификации дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности (таблица).

Предложенная классификация уточняет существующую систему учета и анализа дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации.

Классификация дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности в зависимости от схем контактов участников дорожного движения

Виды дорожно-транспортных происшествий	Схемы контактов участников дорожного движения		
	А. Лобовой контакт	Б. Боковой контакт	В. Попутный контакт
<b>1. Место конфликта – тротуар</b>			
1.1. Наезд участника дорожного движения с СИМ на пешехода			
1.2. Столкновение между участниками дорожного движения с СИМ			
<b>2. Место конфликта – проезжая часть</b>			
2.1. Столкновение между участником дорожного движения с СИМ и немеханическим транспортным средством			
2.2. Столкновение между участником дорожного движения с СИМ и механическим транспортным средством			
<p><i>Примечание.</i> В таблице применены следующие обозначения:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  - пешеход; </div> <div style="text-align: center;">  - участник дорожного движения с СИМ; </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  - немеханическое транспортное средство; </div> <div style="text-align: center;">  - механическое транспортное средство. </div> </div>			